



Die EG-Umgebungslärmrichtlinie 2. Stufe

Stand Dezember 2018

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie	3
Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind:	4
Zuständigkeiten.....	4
Ziele, Vorteile und Nutzen.....	5
Lärmkarten und Lärmaktionsplan in zwei Stufen	6
Wie geht es weiter?	7
Erste Phase:	7
Zweite Phase:	7
Dritte Phase:	7
Lärm - was ist das?.....	8
Vom Geräusch zum Lärm	8
Pegelberechnung.....	9
Mitwirkung der Detmolder Bürgerinnen und Bürger	10
Mitwirkende können sein:.....	10
Vorschläge für Lärmaktionspläne.....	11
Ruhige Gebiete	11
Lärmaktionsplan als Erfolgsergebnis	12
Rechtliche Umsetzung der Maßnahmen	12
Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)	13
Voraussetzungen	13
Bewertung der Lärmsituation	13
Schallschutzmaßnahmen.....	14
Information zur Lärmsituation.....	14
Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen.....	15

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie

Mit der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG hat die Europäische Gemeinschaft ein europaweit einheitliches Konzept vorgegeben, um die schädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen. Die Europäische Gemeinschaft hat damit erstmalig eine Regelung hinsichtlich Geräuschemissionen in der Umwelt erlassen. Diese Vorgaben hat der Bundesgesetzgeber im Jahr 2005 durch Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (§§ 47a bis 47 f BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

Umgebungslärm entsteht durch belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, insbesondere durch:

-  **Straßenverkehr**
-  **Eisenbahnverkehr**
-  **Flugverkehr**
-  **Wasserverkehr**
-  **Gewerbe und Industrie**

Die Regelungen gelten nicht für folgende Lärmarten:

-  **Nachbarschaftslärm (private Feste, Musik und Gesang)**
-  **Lärm durch Sport- und Freizeitanlagen**
-  **Lärm am Arbeitsplatz**
-  **Lärm in militärischen Gebieten**
-  **Lärm in Wohnungen**

Die Vorschriften in den §§ 47a bis 47f BImSchG gelten für Menschen die Umgebungslärm an folgenden Orten ausgesetzt sind:

-  **in bebauten Gebieten**
-  **in öffentlichen Parks**
-  **in ruhigen Gebieten auf dem Land**
-  **in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern**

Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind:

- Ermittlung der Belastung** durch Umgebungslärm und **Erstellung von strategischen Lärmkarten**,
- Information der Öffentlichkeit** über die Auswirkungen von Umgebungslärm, die Veröffentlichung der Lärmkarten und die **Mitwirkung der Öffentlichkeit** an den Aktionsplänen,
- Aufstellung von **Lärmaktionsplänen** mit dem Ziel, **Umgebungslärm** insbesondere dort, wo gesundheitliche oder belästigende Auswirkungen zu erwarten sind zu **mindern** und eine Erhöhung in ruhigen Gebieten zu verhindern,
- mindestens **alle 5 Jahre** sind **Lärmkarten und Aktionspläne** zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Zuständigkeiten

In Nordrhein-Westfalen sind die Kommunen für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung zuständig. Unterstützung erhalten die Kommunen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW). Das LANUV ist u. a. zuständig für:

- die Bereitstellung von landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten über die bestehende Geodateninfrastruktur
- die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume
- die Sammlung und Übermittlung der Lärmkarten an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

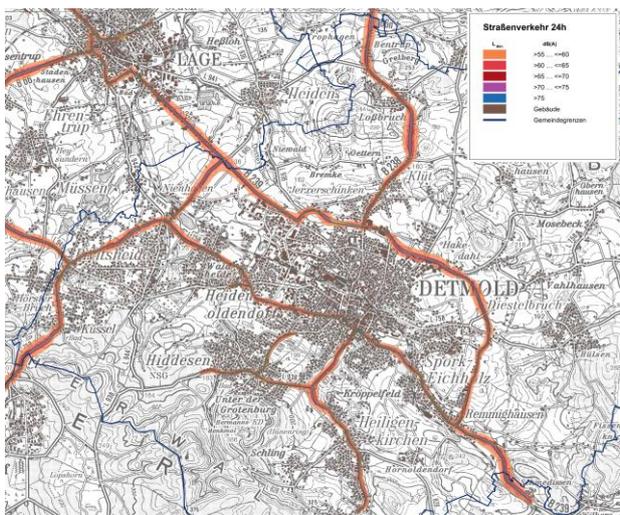


Abb 1: Ergebnisse der Lärmkartierung 2. Stufe, Straßenverkehr 24h
(Quelle: MKULNV NRW)

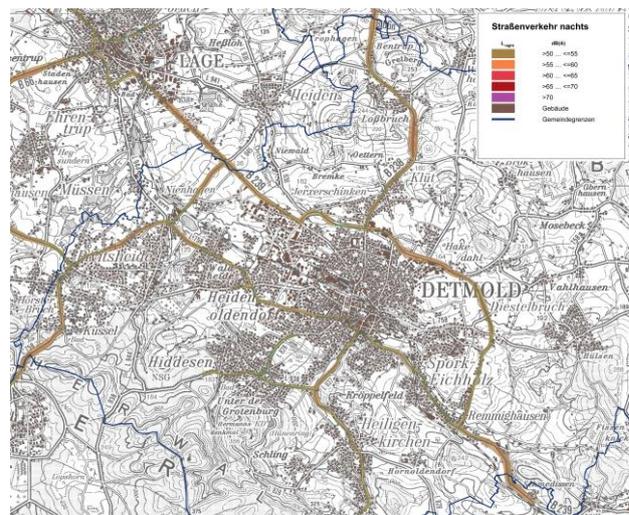


Abb 2: Ergebnisse der Lärmkartierung 2. Stufe, Straßenverkehr nachts

Lärmkarten stellen die Lärmbelastung der Bevölkerung unter anderem grafisch und flächenhaft dar. Die Lärmbelastung wird über eine Lärmausbreitungsberechnung ermittelt, in die neben den Emissionsdaten der relevanten Quellen auch Daten über die Bebauung und andere Hindernisse sowie über das natürliche Gelände eingehen.

Auf der Grundlage der Lärmkarten sind Aktionspläne auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Ziel der Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Ein Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planwerk, in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung formuliert werden. Nicht allen Lärmproblemen kann abgeholfen werden. Jedoch liegen die Chancen in dem langfristig von der EU angedachten Lärmmanagement und in der Vorsorge gegen neue Lärmprobleme.

Ziele, Vorteile und Nutzen

Neben dem Lärmschutz kann die Umsetzung der Richtlinie für die Gemeinden auch einen weiteren kurz-, mittel- und/oder langfristigen Nutzen bieten wie beispielsweise:

-  Gesundheitsschutz und Vorsorge
-  Verbesserung der Lebensqualität
-  Schutz ruhiger Gebiete
-  Steigerung/Erhalt der Wohn- und Immobilienwerte
-  Steigerung/Erhalt der touristischen Attraktivität
-  Verbesserung der Luftqualität
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit und bessere verkehrliche Erschließung (z. B. durch den Ausbau des Fuß-/Radwegenetzes)
-  Einfachere Entwicklung einer langfristigen Strategie zur Lärminderung („Lärmmanagement“) im Zusammenwirken mit anderen Planungen

Lärmkarten und Lärmaktionsplan in zwei Stufen

**Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern
Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr
Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr
Großflughäfen**

Lärmkarten bis zum **30. Juni 2007**

Lärmaktionsplan bis zum **18. Juli 2008**

1. Stufe



**Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr
Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr**

Lärmkarten bis zum **30. Juni 2012**

Lärmaktionsplan bis zum **18. Juli 2013**

2. Stufe



Der Lärmaktionsplan der 1. Stufe wurde am 25.11.2010 durch den Rat der Stadt Detmold beschlossen.

Das Landesamt für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen eine flächen-deckende Kartierung des Umgebungslärms im Stadtgebiet von Detmold vorgenommen und die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm der Bundes- und Landesstraßen in verschiedenen Karten dargestellt, diese liegen nunmehr vor und stehen den Bürgerinnen und Bürgern öffentlich zur Verfügung.

Die Lärmkartierung ist die Grundlage für die bevorstehende Lärmaktionsplanung, zu der die Gemeinden für Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8219 Kfz / 24h (3 Mio. Kfz / Jahr) gesetzlich verpflichtet sind.

Die Ermittlung der **Lärmpegel der Haupteisenbahnstrecken** obliegt dem **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**.

Die das Detmolder Stadtgebiet **querende Bahnlinie Herford-Himmighausen** wird nicht in die 1. bzw. 2. Stufe der **Lärmkartierung aufgenommen**, da die jährliche Verkehrsbelastung der Strecke unterhalb der Schwellenwerte von 60.000 bzw. 30.000 Zügen pro Jahr liegt.

Wie geht es weiter?

Der Beteiligungsprozess in der Lärmaktionsplanung soll in Detmold wie folgt untergliedert werden:

Erste Phase:

-  Bürgerinformationsveranstaltung am **04.07.2012** als Auftaktveranstaltung. ✓
-  Information der Bürger und Aufruf zur Mitwirkung bei der Kartierung. Die Öffentlichkeit ist über die Lärmaktionsplanung u. a. mit Hilfe der Lärmkarten zu informieren. Weiterhin können die fertig gestellten Karten kommentiert und ergänzt werden. ✓
-  Mitwirkung an den **Maßnahmenvorschlägen**: Bürgerinnen und Bürger können hier ihre Vorschläge zu den Maßnahmen einbringen. ✓

Zweite Phase:

-  Erarbeitung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes durch die Verwaltung auf Grundlage der Ergebnisse der ersten Phase. ✓
-  Vorstellung des Entwurfes des Aktionsplanes in der Öffentlichkeit. Es sollen Rückmeldungen zum Aktionsplan gegeben bzw. letzte Änderungsvorschläge eingebracht werden. ✓

Dritte Phase:

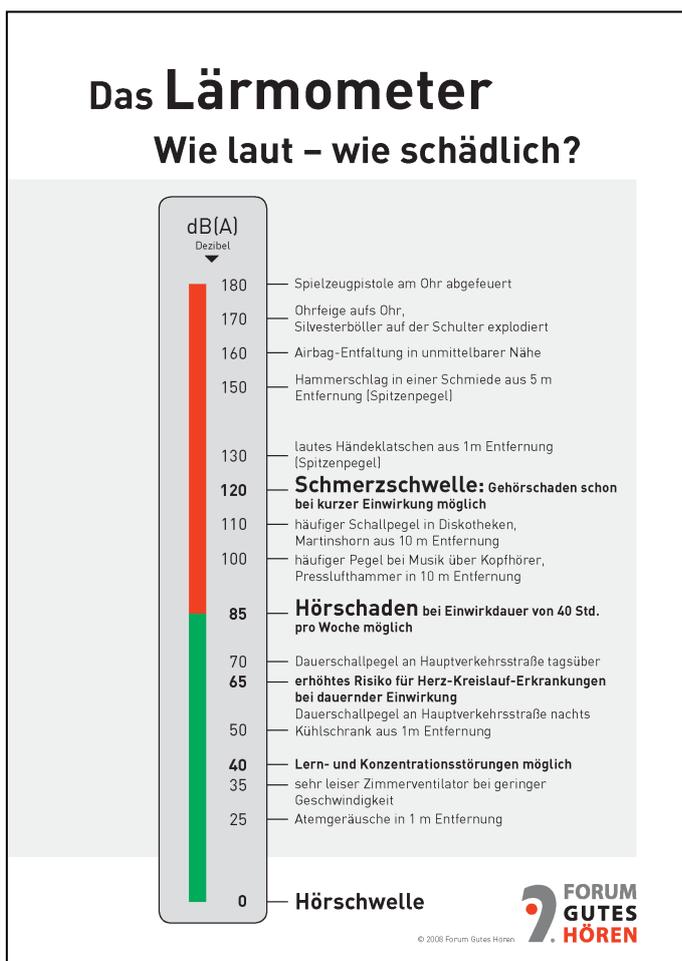
-  Erarbeitung des Lärmaktionsplanes durch die Verwaltung, Vorstellung/Beschluss im Stadtentwicklungsausschuss und Rat. ✓
-  Information der Öffentlichkeit über die beschlossenen Ergebnisse. ✓

Lärm - was ist das?

Aus Sicht der Physik ist Lärm ein Geräusch. Ein Geräusch ist Schall, der von einer Schallquelle z. B. einem Auto hervorgerufen wird. Von der Schallquelle breitet sich Schall in Form von Wellen (Schallwellen) aus.

Schall entsteht durch Schwingungen einer Schallquelle, die Luftdruckschwankungen bewirken. Diese Schwankungen nimmt das Ohr wahr. Der Schall ist objektiv messbar, wenn man die Lautstärke von Geräuschen misst, so misst man den Druck der Schallwellen. Die Beeinträchtigung durch Lärm steigt mit der Lautstärke des unerwünschten Geräusches an. Wichtigster Bewertungsmaßstab für die Beurteilung von Geräuschen ist daher der durch ein Mikrofon gemessene Schalldruck. Durch Umrechnung des Schalldrucks in die logarithmische Dezibelskala wird daraus der Schalldruckpegel gebildet, der in **Dezibel (dB)** angegeben wird. Das menschliche Ohr ist bei sehr niedrigen und hohen Frequenzen (Tonhöhen) weniger empfindlich. Deshalb wird das Geräusch anhand der A-Kurve bewertet, diese liefert eine dem menschlichen Hörvermögen angepasste Bewertung bei unterschiedlichen Tonhöhen. Der Schalldruckpegel wird dann in **dB(A)** angegeben. Erst diese Größe bietet eine angenäherte Übereinstimmung mit der menschlichen Wahrnehmung von Geräuschen.

Die Lautstärke ist auch abhängig vom Abstand zur Schallquelle. Je weiter man sich von der Schallquelle entfernt, desto leiser wird es. In dem folgenden **Lärmometer** sind einige Beispiele typischer Umgebungsgereusche und deren Lautstärke aufgeführt.



Dauerhafte Gehörschäden treten erst auf, wenn man langfristig einem Schall von ungefähr 85 dB(A) ausgesetzt ist oder einem kurzzeitigen Geräusch von mehr als 120 dB(A).

Vom Geräusch zum Lärm

Wenn Sie Geräusche wahrnehmen, die Sie als störend oder als lästig empfinden, werden diese Geräusche als Lärm bezeichnet.

Lärm wird subjektiv wahrgenommen. Jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich, den einen stören sie nicht oder nur wenig, den anderen nerven sie. Wichtige Rollen spielen dabei Alter, Gesundheitszustand, Tagesablauf, Gewöhnung oder die allgemeine Umgebungssituation. Das heißt, jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich.

Auch die Art der Geräusche ist ausschlaggebend. So wird zum Beispiel das Wasserrauschen eines Baches oft als weniger oder gar nicht störend wahrgenommen. Straßenverkehr, der gleich laut ist, wird hingegen oft als störend empfunden.

Lärm ist unerwünschter Schall, der stört, belästigt oder die Gesundheit gefährdet. Er ist nicht nur ein physikalisches, sondern auch ein psychologisch-medizinisches Phänomen.

Pegelberechnung

Lärm + Lärm ≠ Doppelter Lärm

Da der **Schalldruckpegel** eine logarithmische Größe ist, ergeben sich zum Teil **ungewöhnliche Rechenregeln**, z.B.:



Zwei gleichlaute Geräuschquellen verursachen einen um 3 dB höheren Schalldruckpegel als nur eine von ihnen. So ist auch die Summe zweier Geräusche mit 0 dB ein Geräusch mit 3 dB.



0 dB + 0 dB = 3 dB



Der Pegel von 10 gleichlauten Geräuschquellen ist um 10 dB höher als der von einer.

	= 60 dB	
	= 63 dB	+ 3 dB Unterschied gerade wahrnehmbar
	= 70 dB	+ 10 dB Verdopplung der subjektiven Lautstärke
		<p>Die Geräuschbelastung eines Lkws entspricht der von 23 Pkw</p>

Mitwirkung der Detmolder Bürgerinnen und Bürger

„Sage es mir – und ich werde es vergessen.

Zeige es mir – und ich werde mich daran erinnern.

Beteilige mich – und ich werde es verstehen.“

Lao Tse

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie enthält eine sehr wichtige Regelung: Erstmals ist hier eine rechtsverbindliche Vorschrift zu finden, die eine effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Planung fordert, um dadurch bestehende Lärmprobleme zu regeln. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zu den übrigen Beteiligungsvorschriften, im deutschen Recht – etwa im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) oder im Baugesetzbuch (BauGB).

§ 47d Abs. 3 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) formuliert in Übereinstimmung mit der Umgebungslärmrichtlinie:

„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“

Die Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Mitwirkung. Mitwirkung bedeutet, dass die Öffentlichkeit einbezogen werden muss, bevor ein Ergebnis vorliegt. Damit besteht eine größere Einflussnahme als bei bisherigen Verfahren, die eine Beteiligung vorsehen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit, also der einzelnen Bürgerinnen und Bürger, der Verbände, Organisationen oder Gruppen, ist ein zentrales Element der Lärmaktionsplanung. Bürgerinnen, Bürger und Verbände sind durch Umgebungslärm und zum Teil durch die vorgesehenen Maßnahmen direkt betroffen.

Die Stadt Detmold möchte daher die Öffentlichkeit frühzeitig in die Bewertung der Lärmsituation einbinden, um eine effektive und allseits akzeptierte Maßnahmenplanung zu erreichen. Sie, als Bürgerinnen und Bürger sind mit der Lage vor Ort am besten vertraut und können daher mit eigenen Bewertungen der Situation vielfach zu Lösungen beitragen und die Gegebenheiten vor Ort mit gestalten.

Mitwirkende können sein:

-  vom Lärm betroffene Menschen
-  Betreiber einer Lärmquelle (Industrie, Sportplatz, Eisenbahn,
-  Verkehrsbetriebe
-  Interessenverbände Handel, Industrie
-  Interessenverbände Autofahrer
-  Umweltverbände
-  Tourismusverbände
-  Verbände der Haus und Grundstücksbesitzer
-  Pendler, ...

Vorschläge für Lärmaktionspläne

Das Mitwirken an der (Entwurfs) Planung setzt keine fachlichen Kenntnisse voraus, denn die für eine Anhörung der Öffentlichkeit benötigten „Vorschläge für Lärmaktionspläne“ finden sich zuhauf in der Fachliteratur.

Dies sind z. B. für die Reduzierung der Verkehrslärmbelastung:

Kurzfristige Maßnahmen:

-  Geschwindigkeitsreduktion 30km/h-Schilder
-  Instandhaltung/-setzung der Fahrbahnoberfläche
-  Austausch defekter (klappernder) Schachtdecke
-  Flüssiger Verkehr
-  Andere Routen für „lauten“ Verkehr

Längerfristige Maßnahmen:

-  Verkehrsvermeidung
-  Förderung des **Ö**ffentlichen **P**ersonen**n**ahverkehrs (ÖPNV)
-  Erschwerung des **M**otorisierten **I**ndividualverkehrs (MIV)
-  push- und pull-Methoden (d.h. Verbesserung ÖPNV bei gleichzeitiger Verschlechterung von MIV)
-  zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung
-  Nachtfahrverbote
-  Leisere Fahrzeuge
-  Straßenumbau, leiser Belag
-  Schallschutzwände
-  Schallschutzfenster

Ruhige Gebiete

Neben der Bekämpfung von zu viel Lärm ist auch der Schutz von Ruhe Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Art. 8) – in Ballungsräumen ebenso wie auf dem Land. Sie fordert daher eine Identifizierung von ruhigen Gebieten und deren Schutz vor einer Zunahme des Lärms. Jedoch die Frage, was genau ein ruhiges Gebiet ausmacht, wird offen gelassen. Bestimmt wird lediglich, dass die zuständige Behörde ruhige Gebiete festzulegen hat (Art. 3, lit. l) und m)). Ruhige Gebiete auf dem Land sollen keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sein. Die Definition „kein Verkehrs-.....Lärm“ ist im Sinne von kein relevanter Lärm zu verstehen. Ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete ist zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden. Als ruhige Gebiete können ferner Bereiche gelten, die im Vergleich zu ihrer Umgebung eine geringe Lärmbelastung aufweisen und die von den Detmolder Bürgerinnen und Bürgern als Erholungsort empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, Reine und Allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen, handeln.

Weder die Richtlinie selbst noch das BImSchG definieren, was ruhige Gebiete ausmacht, welche Kriterien an deren Auswahl zu stellen sind. Eine Arbeitsgruppe bei der Norderstedter Lärminderungsplanung hat auf diesem Gebiet Pionierarbeit geleistet und aus einer Vielzahl untersuchter Gebiete eine Auswahl von ruhigen Gebieten getroffen. Gemeinsam mit der Verwaltung wurden sie in 3 Kategorien eingeteilt:

-  Landschaftsräume (großflächige Gebiete im Außenbereich)
-  Stadtoasen (innerstädtische bzw. siedlungsnahе Gebiete, z. B. Parkanlagen)
-  Ruhige Achsen (wichtige Fahrrad- und Fußwegeverbindungen)

Die ruhigen Gebiete wurden zu großen Teilen durch die Öffentlichkeit im Rahmen der Mitwirkung ausgewählt und vorgeschlagen. Erst dann wurde gemeinsam mit der Verwaltung eine Systematisierung mit den o. g. Kategorien vorgenommen.

Die zu treffenden Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sind in der Regel planungsrechtlicher Art, d. h. es handelt sich um reine Zielvorgaben. Finden planerische Maßnahmen Aufnahme in den Lärmaktionsplan sind diese von den Planungsträgern bei ihren Planungen (z. B. Bebauungsplan) als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. Es ergibt sich jedoch aus dem Lärmaktionsplan keine strikte Verpflichtung zur Durchführung der planerischen Maßnahme.

Lärmaktionsplan als Erfolgsergebnis

Aus den Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürger wird dann ein widerspruchsfreier Lärmaktionsplan entwickelt. Dabei sind Prioritäten zu setzen, eventuelle Widersprüche aufzulösen, ggf. rechtlich nicht durchsetzbare Vorschläge auszusortieren und in ihrer Wirkung aufeinander abgestimmte Maßnahmenkombinationen zusammenzustellen. Sofern die Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet vorliegen, sind Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt.

Rechtliche Umsetzung der Maßnahmen

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen sind mit den Maßnahmenträgern – etwa dem zuständigen Straßenbau- lastträger (Straßen.NRW) – abzustimmen. In ihrem Lärmaktionsplan kann die Gemeinde nicht einfach bestimmen, dass der Straßenbaulastträger eine von ihr ausgewählte Lärmschutzmaßnahme durchzuführen hat. Die Gemeinde kann nur zielorientierte Maßnahmen zur Lärminderung zusammenstellen, deren Verwirklichung noch mit den Maßnahmenträgern abzustimmen ist.

Der Lärmaktionsplan entfaltet somit keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger, er ist jedoch für die Verwaltung verbindlich. Der Bürger kann aufgrund der reinen verwaltungsinternen Wirkung des Lärmaktionsplans nicht die Umsetzung bestimmter Lärminderungsmaßnahmen einfordern. Maßnahmen werden nach Maßgabe gesonderter Rechtsgrundlagen angeordnet und umgesetzt. Insoweit bleibt der zuständigen Behörde ein gewisser Ermessensspielraum, ob und wie sie bestimmte Maßnahmen durchführt.

Der Lärmaktionsplan sorgt jedoch u. a. dafür, dass in den laufend stattfindenden Planungen, etwa Bauleitplanung, Verkehrsplanung, Instandsetzungsplanung und Umweltplanung, das Ziel der Umgebungslärminderung angemessen berücksichtigt wird.

Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung)

(Lärmschutz an bestehenden Straßen, Quelle: MKULNV NRW)

In Nordrhein-Westfalen gewährt der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland für bestehende Bundesfernstraßen (Autobahnen und freie Strecke von Bundesstraßen) oder das Land Nordrhein-Westfalen für seine Landesstraßen Lärmschutz (sog. Lärmsanierung) im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist; es geht um die Bewältigung einer durch die verkehrliche und bauliche Entwicklung „gewachsenen“ und „verfestigten“ Situation.

Die Regelungen zum Verfahrensablauf ergeben sich aus den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR-97 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90).

Voraussetzungen

Eine der Grundvoraussetzungen ist, dass der Beurteilungspegel einen der maßgeblichen Immissionswerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschreitet. Zur Einschätzung der Lärmsituation werden die Beurteilungspegel mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen nach dem in den RLS-90 vorgeschriebenen Verfahren berechnet und den festgelegten Immissionswerten gegenübergestellt.

Kategorie	Bundesfernstraßen		Landesstraßen	
	Tag dB(A)	Nacht d(BA)	Tag dB(A)	Nacht d(BA)
Krankenhäuser, Schulen, Kur-, Altenheime, Reine und Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59		
Gewerbegebiete	72	62		

Tabelle 1: Zusammenstellung der Immissionswerte der Lärmsanierung für Bundesfern- und Landesstraßen

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Bewertung der Lärmsituation

Anhand der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung wird eine Einschätzung der Lärmsituation unter Beachtung weiterer formaler Zulässigkeitsvoraussetzungen vorgenommen.

Die wesentlichen Kriterien zur Bewertung sind:

- Die Stärke der Lärmbelastung
- Die Anzahl der Betroffenen
- Die Art des Gebietes
- Die Nutzung der betroffenen Flächen
- Ausschluss-/Minderungsgründe

Schallschutzmaßnahmen

Lärmsanierung besteht aus Maßnahmen an der Straße (aktiver Schallschutz) oder aus Maßnahmen an der baulichen Anlage (passiver Schallschutz).

Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen gehören:

-  Lärmschutzwälle, Steilwälle
-  Lärmschutzwände
-  Kombination aus Wall/Wand
-  Lärmindernde Fahrbahnoberflächen
-  Teil- und Vollabdeckungen, Einhausungen

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume. (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Lüftern). Aufwendungen für den passiven Lärmschutz können bis zu 75 v.H. erstattet werden. Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt

Die Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der zukünftigen Verkehrsmenge (Prognose).

Information zur Lärmsituation

Jeder kann einen formlosen Antrag bzgl. der Überprüfung der Lärmsituation im Bereich seines Wohnhauses an die Straßenbauverwaltung richten.

Anschrift:
Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe
Stapenhorststraße 119
33615 Bielefeld
Telefon 0521-1082-0
Telefax 0521-1082-210
E-Mail: kontakt.rnl.owl@strassen.nrw.de

Ablaufschema: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt zunächst die Bewertung der Lärmsituation nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien in Verbindung mit der Berechnungsvorschrift der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 und - sofern die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind – die Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes

Wer?	Was?	Wie?
Ausgangssituation Bürger, Gemeinde, Politik, Straßenbauverwaltung	Benennung eines konkreten Lärmproblems	Eingabe, formloser Antrag
Schritt 1 Straßen.NRW	Überprüfung der Lärmsituation	Lärmtechnische Berechnung nach RLS-90; Zusammenstellung der Geobasisdaten und relevanter Informationen; Infrastrukturdaten
Schritt 2 Straßen.NRW	Bewertung der Lärmbelastung	Auswertung der Lärmtechnischen Berech- nung (Pegelhöhe, Zahl der Betroffenen, Gebietsnutzung, etc.); Vergleich mit den maßgeblichen Immissionswerten
Schritt 3 Straßen.NRW	Bewertung der allgemeinen und rechtlichen Situation	Prüfung von Ausschluss-/ Minderungsgrün- den, ggf. Hinweis auf § 75 Abs. 2 VwVfG (NRW); sonstige Planerische Aktivitäten
Schritt 4 Straßen.NRW	Entwicklung eines Maßnah- menkonzeptes	Sachgerechte Bewertung verschiedener Maßnahmenvarianten, dabei Berücksichti- gung von Machbarkeit, Kosten, Nutzen und Zeithorizont; Variantenvergleich mit Wir- kungsanalyse und Abwägung möglicher Maßnahmen; Berücksichtigung weiterer Planungs- bzw. Baumaßnahmen
Schritt 5 Straßen.NRW, MBV, BMVBS	Abstimmung des Maßnahmen- konzeptes auf Landes- bzw. Bundesebene	
Schritt 6 Straßen.NRW	Aufstellung des Vorentwurfs und des Bauwerksentwurfs und ggf. Einholung des Genehmi- gungsvermerks	Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvarian- te und Festlegung des Zeithorizonts
Schritt 7 Straßen.NRW; TÖB; Ge- meinde	Schaffung von Baurecht und Sicherung der Finanzierung	Klärung, ob „Fall unwesentlicher Bedeutung“ oder ggf. Planfeststellungsverfahren, Antrag auf Befreiung; Grunderwerb; Ab- stimmung mit Dritten; Aufnahme in das Bauprogramm
Ziel Straßen.NRW	Umsetzung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen; Passive Lärmschutzmaßnahmen: Benachrichtigung der Eigentümer hinsichtlich der Möglichkei- ten (Achtung: mind. 25 % Eigenanteil)